

Contribution du groupe des élu-es EELV au Conseil régional de Bretagne

La Région Bretagne mène depuis près de dix ans une politique très volontariste en faveur des énergies marines. Elle a, notamment, participé aux financements de plusieurs projets portés par le pôle mer, au site hydrolien expérimental de Bréhat. Elle a, également, été à l'initiative de France Energies Marines. Elle n'est pas la seule. Entreprises, chercheurs et nombre de bretons sont aussi engagés, à ses côtés, comme en témoignent deux rapports du CESER.

Les énergies marines renouvelables (EMR) constituent l'opportunité de développer une nouvelle filière industrielle en Bretagne en valorisant de nombreuses compétences acquises en particulier dans le secteur maritime. Elles sont aussi l'occasion d'inscrire notre région dans la transition énergétique en cours.

Les élu-es régionaux EELV partagent cet intérêt pour les EMR et sont également sensibles au maintien voir au développement du transport maritime dans la mesure, en particulier, où il se substitue au transport routier.

A cette aune, ils considèrent l'aménagement du Port de Brest nécessaire. C'est, en effet, le seul de l'ouest breton en capacité de développer les infrastructures nécessaires au développement de projets éoliens marins.

Cela ne signifie pas pour autant qu'ils donnent un blanc seing au projet soumis à l'enquête et souhaitent porter à votre connaissance les remarques suivantes :

A - Sur le plan des coûts et de la rentabilité des projets.

Comme ils ont déjà eu l'occasion de le souligner, ils sont surpris de voir un projet évalué à 140 millions d'€ en atteindre aujourd'hui 220. Ils n'ont pas trouvé dans le dossier de réponses justifiant les 66% de coûts supplémentaires.

Le renforcement des précautions environnementales évoquées sont nettement en dessous de ce montant. Ils supposent que cette dérive trouve plutôt son explication dans l'importance des surfaces de quais et la plate -forme à haute portance. N'aurait-il pas été possible de réduire cette surface ?

Nous n'avons pas de justification sur les emprises proposées.

De même, les calculs qui conduisent à l'évaluation des valeurs actualisées nettes, en particulier ceux des EMR sont peu convaincants.

Certes, il s'agit d'un exercice obligé mais il eut été plus sain d'agir en transparence. Les EMR ne seront pas pour la Bretagne l'eldorado escompté. Régionalement, nous n'avons pas la main sur leurs devenir.

Si le Conseil régional, depuis près de 10 ans, met tout en œuvre pour créer les conditions les plus favorables à leur développement, en témoigne ce projet, nous sommes sous le joug de décisions émanant de l'État (rythme des appels à manifestation d'intérêt, choix des sites, caractéristiques techniques et critères de sélection, choix final des porteurs de projet) mais également sous celui des porteurs de projets, de leurs exigences, de leurs contraintes.

Sur ce dernier point, avoir joué la carte de la concurrence avec les régions voisines plutôt que la collaboration a été une très mauvaise stratégie.

Le maintien d'une gouvernance exclusivement nationale n'est pas acceptable pour une activité nécessitant des infrastructures coûteuses et une prise de risques importante de la part des collectivités territoriales et de leurs concessionnaires.

Aussi, plutôt que le calcul fictif d'une VAN nous aurions préféré que soit clairement dit que **ces investissements sont un pari sur l'avenir** et qu'ils ne seront rentables que si « Ailes marines » conforte ses engagements et que si le site pilote et le développement des éoliennes flottantes se font en Bretagne. A cela, doit s'ajouter deux autres conditions, la bonne synchronisation des 2 projets et l'ouverture de d'autres espaces de production. Il faut être conscient qu'à terme (20, 30 ans ?), la reconversion d'une grande partie du site devra être envisagée.

Depuis l'annonce, il y a quelques semaines, par le gouvernement de choisir 2 sites pilotes hydroliens en Basse-Normandie et faire du port de Cherbourg le site industriel qui y seront liés, c'est aujourd'hui sur l'éolien que le port peut s'appuyer. Cette annonce de Manuel Valls a été un coup dur pour les Bretons qui avaient financé et accueilli le premier site pilote à Bréhat.

Les éventuels projets d'ampleur de développement hydrolien en Bretagne ne seront envisageables, de toute évidence, qu'à long terme. Ils seront de toute façon moins exigeants en terme d'infrastructures que l'éolien.

En effet, les projets envisagés à plus court terme, par l'État, pour Sabella sont intéressants mais d'une toute autre ampleur et ne nécessitent pas d'aménagements comme ceux envisagés actuellement.

Cet état de fait met en exergue l'incohérence d'une gouvernance centralisée ne prenant aucunement en compte les collectivités territoriales.

Dans ce contexte, il nous semble indispensable de minimiser les risques au maximum en renforçant **la polyvalence du site et de ses équipements**.

Cet aspect des choses n'est pas du tout abordé et nous le regrettons.

Pour les élu-es EELV, les EMR doivent aller de paire avec une autre activité d'avenir sur laquelle les acteurs locaux ont davantage prise et qui s'inscrira dans la durée : la déconstruction des navires. La montée en puissance de cette activité peut aussi être une garantie pour l'emploi quand la nécessité de reconversion des personnes employées dans le secteur EMR sera posée.

Alors que le prix des matières premières flambent, que l'économie circulaire est à l'ordre du jour et qu'il existe de réelles compétences localement, ils regrettent que les gestionnaires portuaires soient si peu actifs sur ce point.

B- Sur la question environnementale.

Les questions environnementales ont été mieux prises en compte qu'elles ne le furent par le passé, nous nous en réjouissons.

On revient de très loin, avec un polder, espace de non droit accueillant de multiples polluants. Cependant, nous regrettons que justement sur ce point, **les importantes «poches de pollution»** identifiées du Polder restent non traitées, en particulier celle des

hydrocarbures issus du naufrage de l'Amoco Cadiz. Nous doutons qu'elles le seront dans le futur et, quoiqu'il en est dit, de leur innocuité, en particulier, à long terme.

Dans un projet chiffré à 220 millions d'€, ne pas envisager d'engager, enfin, un traitement de la question, est pour nous un mauvais signal. Nous demandons, donc, que ces erreurs du passé soient réparées et que les travaux les prennent en compte.

En mer également, des sédiments particulièrement pollués ont été identifiés. La décision de ne pas les draguer prise. Nous la comprenons. En effet, le risque de mettre en suspension des polluants stockés dans les sédiments est important. Ce choix ne suffit pas à annihiler le risque.

Les travaux vont modifier la courantologie du site et le recreusement générer le déplacement de sédiments dans les zones de proximité non draguées.

Il convient donc, durant les travaux et les mois qui suivront, de faire un suivi de ses zones et de prévoir si nécessaire une intervention.

D'une manière plus globale, la plus haute vigilance et transparence doivent, pour nous, être de mises durant la durée des travaux. Dans tous les cas, ils porteront, hélas, atteintes à l'environnement. L'importance des écosystèmes concernés, leur biodiversité, les activités économiques de pêche et de conchyliculture ne peuvent être ignorées. L'impact des travaux doivent être minimiser au maximum et contrôlable par les associations représentées lors de phases de concertations préalables.

C- Sur le réchauffement climatique .

Cette question a été évacuée rapidement : le Polder n'étant pas inscrit dans une zone à risque de submersion. Pour nous, une telle réponse ne suffit pas. Cette question doit être vue de manière globale, à l'échelle du port, en prenant en compte toutes les activités actuelles et envisagées. Or, la carte d'ensemble met en exergue que des espaces importants du port sont en risque de submersion. Il sera donc nécessaire, à terme, de prévoir un repli stratégique si les activités qu'elles accueillent doivent être maintenues. Certaines d'entre elles nécessitent une proximité à la mer. Il convient de s'interroger sur les fonctions que devra alors jouer le Polder, au moins à titre transitoire et en l'attente de stabilisation du « casier ».

Cette question doit être retravaillée et un schéma prospective élaboré à l'échelle du port. Une chose est certaine : l'usage de certains espaces du Polder doivent bénéficier d'un aménagement permettant une certaine polyvalence dans le futur et cela n'est pas prévu.

D- Sur l'accès au port de commerce et son développement.

Nous lisons : *« Le projet engagé aujourd'hui s'inscrit dans une stratégie de long terme et trouve son origine dans une étude menée en 1990 par la Chambre de Commerces et d'Industries (CCI) de Brest. Le Schéma Directeur du Port réalisé à cette époque avait mis en évidence les possibilités de développement du trafic de vracs agroalimentaires et de conteneurs ».*

La position d'un développement du port basée sur une croissance des échanges mondiaux et transcontinentaux, en particulier dans le secteur agricole et alimentaire, imaginée alors, est toujours de mise pour certains. Nous ne souhaitons pas, sous couvert de cette enquête, la cautionner.

Vingt cinq années plus tard, le contexte a changé. La stratégie portuaire régionale votée, à l'unanimité, en janvier 2010, est beaucoup plus réservée sur ce type de développement.

Nous y lisons:

« Les récents événements économiques et la multiplication d'instabilités de tous ordres rendent cependant la mise au point d'une stratégie à long terme plus délicate. Dans un contexte de crise économique mondiale, la réduction des échanges commerciaux au profit d'une rationalisation géographique du système productif (organisation spatiale moins consommatrice de transports), ainsi que la réduction de la longueur des circuits logistiques semblent probables.

C'est pourquoi le cadre macro-économique choisi pour l'élaboration de la stratégie portuaire régionale est celui des « Petites Europes » (Prospective fret 2030- Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, 4 scénarii étaient possibles.)..... Ce cadre macroéconomique intègre les contraintes liées à la pénurie d'énergie fossile et aux perspectives d'un changement climatique majeur : une attention particulière devra notamment être portée à l'impact du réchauffement climatique sur l'augmentation du niveau de la mer et à ses éventuelles conséquences sur les infrastructures portuaires.

Ce cadre inclut également l'hypothèse d'un espace économique européen plus intégré, plus équilibré et multipolaire, dans un contexte d'atténuation de la « division internationale du travail » à l'échelle mondiale. L'économie européenne se structure autour de grandes régions intégrées, constituant des « petites Europes ». De nouveaux espaces de coopération économique et commerciale se mettent en place, favorisant un développement intégré d'inter-régions dont les objectifs sont de limiter l'impact des hausses des coûts de transports et de mieux maîtriser, par la massification des flux, des déplacements à courte ou moyenne distance ».

L'instabilité des transports liés aux échanges trans-continentaux est bien réelle, celle des vrac agroalimentaires ou celle de l'activité export des poulets « Doux ». En témoigne, la requête auprès des pouvoirs publics en 2014, des membres du conseil portuaire pour le maintien des substitutions européennes. Leur suppression est aujourd'hui active. Seul, momentanément, un taux de change très favorable, permet à la filière volaille de se maintenir. D'autres éléments rentrent également en jeu comme récemment l'embargo russe sur la viande de porc.

On note du reste dans la lettre de l'observatoire économique du Pays de Brest d'octobre :

«Recul des exportations dans le secteur agricole.

La demande française de viande porcine n'a pas été très dynamique et le commerce reste difficile à l'export en raison de la fermeture du marché russe. Le tonnage de poulets abattus en Bretagne a reculé de 12 % en un an. L'export de poulets congelés est une activité fragile depuis la suppression des aides européennes. Selon les douanes, les exportations de volailles françaises hors UE ont reculé de 35 % au premier trimestre par rapport à l'an passé. »

Ces signaux renforcent le choix prospectif de la Région.

D'autres points doivent également rentrer en ligne de compte :

- La pénurie alimentaire mondiale annoncée comme une opportunité de développement du port, a toutes les chances de réduire fortement, à moyen terme, les trafics de vrac. Certaines de ses composantes seront, en effet, orientées vers la nourriture humaine plutôt que celle d'animaux élevés en Bretagne.
- De plus, le récent accord avec la Chine sur le lait en poudre modifiera très à la

marge le trafic : 1 million de litre de lait équivaut, hors boitage, à 40 m³ de poudre.

L'approfondissement de l'accès portuaire trouve avant tout sa justification dans la nécessité de répondre aux exigences des EMR et d'un coût du transport maritime bas. Les affréteurs recherchant des escales rapides (donc sans contrainte de marée) et des navires de plus grande taille. Nous pouvons le regretter, mais nous ne maîtrisons, hélas pas cette dynamique de marché qui déplace les charges vers les propriétaires des ports et leurs gestionnaires.

Il s'agit, donc, à travers l'approfondissement des accès de rendre opérationnel le Polder dans sa fonction de développement des EMR et de maintenir sur Brest un trafic maritime y compris de feeding.

Dans ce cadre, les élu-es EELV y sont favorables, en particulier, s'il se substitue au trafic routier.